IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 77)
z dnia 24 lutego 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 77)

24 lutego 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 911).

W posiedzeniu udział wzięli udział: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury, **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Jędrzejewski** prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk**, **Jarosław Lichocki** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji. Szanowni państwo, około godz. 13.30 będą głosowania na sali plenarnej. Moja propozycja jest taka: pan przewodniczący Król będzie pilnował sali plenarnej, wówczas zrobimy chwilkę przerwy, ale nie będziemy się rozchodzili, zagłosujemy i będziemy kontynuowali rozpatrywanie projektu ustawy. Czy jest zgoda na taki tryb procedowania i pracy? Jest zgoda.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości. W szczególności witam pana ministra wraz ze współpracownikami. Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

O zasadach szczegółowych i o tym, jak zabierać głos, wszystko państwo wiedzą. Posłów, którzy uczestniczą zdalnie, prosiłbym o zalogowanie się, a posłów obecnych na sali o przyłożenie do czytników kart do głosowania. Przejdziemy do sprawdzenia kworum. Prosiłbym o wyświetlenie pulpitu do głosowań. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Wizualnie widzę, że jest kworum, ale prosiłbym sekretariat o wyświetlenie wyników. Głosowało 32 posłów. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem i skierowaniem Sejmu przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw zawartego w druku nr 911. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego i szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi odnośnie do tytułu ustawy? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 2 w art. 1? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 3 w art. 1? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 4?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Przepraszam, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Kto zabiera głos?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Karolina Pawliczak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Witam serdecznie. Do zmiany nr 4, tak?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

W art. 1 pkt 3 dodawanemu art. 33d proponujemy nadać nowe brzmienie. Nie wiem, czy jestem w dobrym miejscu, bo pan przewodniczący szybko zaczął.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jesteśmy przy zmianie nr 4 w art. 1.

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Mam zmianę w art. 1 pkt 3. Ta poprawka też została złożona panu przewodniczącemu. Mamy zmianę w art. 1 pkt 13.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To jest zmiana nr 4? Pani poseł, to dotyczy zmiany nr 4, tak?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Panie przewodniczący, jeśli można, czego dotyczy zmiana nr 4?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ona jest bardzo obszerna.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, wydaje mi się, że poprawka dotyczy zmiany nr 13. Tam jest art. 33d.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wszystkich posłów składających poprawki prosiłbym również o to, aby pilnowali tego, której zmiany dotyczy poprawka, bowiem to są różne odnośniki. Pani poseł złożyła poprawkę przy zmianie nr 13?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jesteśmy przy zmianie nr 4. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Dobrze. Panie przewodniczący, jeśli mogę, prosiłabym o mówienie do mikrofonu, bo z tyłu w ogóle nie słychać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Najmocniej przepraszam, ale te maseczki… Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, wprowadzamy art. 15a. Tu jest ust. 3, który już w debacie plenarnej budził sporo radosnych uwag. „Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, jest obowiązana poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego”.

Jest problem ze zdefiniowaniem tej „prędkości”, bo jeżeli ktoś będzie drobił, to będzie szedł powoli. Jeżeli ktoś będzie szedł krokiem marszowym, to będzie szedł mniej więcej z prędkością 5 km/h. Wiemy, bo piszecie państwo o tym w uzasadnieniu, że urządzenia wspomagające ruch to np. rolki, wrotki, deskorolka, hulajnoga napędzana siłą mięśni. Każde z tych urządzeń nie umożliwia poruszania się z prędkością zbliżoną do pieszego. W niektórych przypadkach nie jest to nawet bezpieczne.

W związku z tym w tym artykule jest przecież ust. 6, który dokładnie definiuje, że: „Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana: 1) poruszać się z prędkością zapewniającą panowanie nad tym urządzeniem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa – dalej jeszcze są punkty uszczegóławiające – 2) przy wymijaniu zachować bezpieczny odstęp (…); 3) przy omijaniu zachować bezpieczny odstęp (…)”. Wszystko państwo rozpisujecie.

Czy w związku z tym ust. 3 jest potrzebny? Poprosiłbym pana ministra o opinię. Wydaje się, że gdyby został wyeliminowany i pozostalibyśmy przy ust. 6, który bardzo

szczegółowo precyzuje, w jaki sposób posługiwać się urządzeniami wspomagającymi ruch, nie byłoby wątpliwości i nie byłoby nadmiernego luzu co do interpretacji tego, co to jest „prędkość zbliżona do prędkości pieszego". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chcę tylko zwrócić uwagę na to, że znacząca część tych urządzeń po prostu przewraca się w momencie, kiedy porusza się z prędkością pieszego. Żebyśmy więc nie przeregulowali. Może uda się ustalić taką prędkość, przy której będzie można na takim urządzeniu jechać i nie zagrażać innym pieszym tym, że ono straci stabilność przez nadmiernie małą prędkość, jeżeli już ma ono jeździć po chodniku? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo... Panie ministrze, prosiłbym o udzielenie odpowiedzi na pytanie, które zadałem podczas obrad, o kwestię poruszania się osób poza terenem śródmieścia i poza terenami miejskimi za pomocą zarówno różnych urządzeń wspomagających ruch, jak i hulajnóg elektrycznych. Poza terenami miejskimi takie urządzenia bardzo często są wykorzystywane choćby w celu przyjazdu do szkoły.

Jest pytanie, czy w świetle nowych przepisów tam, gdzie nie ma chodnika i jest tylko i wyłącznie droga, osoby te będą mogły dojeżdżać tak, jak robiły i do tej pory to robią z pomocą tych urządzeń. Czy nie będzie tak, że przepisy te wykluczą tę możliwość? Bardzo proszę o odpowiedź na pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zacznę od pytania pana posła Cezarego Grabarczyka. Pkt 3 należy czytać i stosować łącznie. Cytuję: „Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, jest obowiązana poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu". Na ten punkt składają się cztery elementy, z czego prędkość zbliżona do prędkości pieszego jest jednym z tych elementów.

Sprawa nr 2. Zwracam uwagę na celowy zamiar określenia w tym punkcie „prędkości zbliżonej do prędkości pieszego". W dyskusji w Sejmie pojawiała się bardzo słuszna argumentacja, że pieszy porusza się z różną prędkością. Osoby starsze chodzą wolniej, osoby młodsze chodzą szybciej. Ci, którzy biegną, również są pieszymi, a biec można, jak wiadomo, nawet z prędkością kilkunastu kilometrów na godzinę. Tak że rozwijanie takiej prędkości urządzeniem wspomagającym ruch na chodniku jest możliwe, ale – jeszcze raz powtarzam – pod warunkiem zachowania pozostałych trzech elementów, czyli: zachowania szczególnej ostrożności, ustępowania pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudniania ruchu pieszego. Myślę, że jest to bardzo jasne, bardzo czytelne i o wiele bardziej realistyczne niż ograniczenie prędkości np. do 7 km/h albo do 8 km/h albo wskazanie jakiejś innej wartości, bo faktycznie nie jest to wtedy mierzalne. Kto ma zmierzyć, czy użytkownik takiego urządzenia jedzie 8 km/h lub 9 km/h i ten przepis łamie? Bardzo długo w Ministerstwie Infrastruktury zastanawialiśmy się, jak ująć kwestię prędkości, z jaką można poruszać się po chodnikach nie tylko urządzeniami wspomagającymi ruch, ale także urządzeniami transportu osobistego, jak i elektrycznymi hulajnogami. W naszej ocenie takie rozwiązanie jest najlepsze z możliwych. Oczywiście, tak jak mówię, może to wzbudzać jeszcze jakieś pytania, ale jest to najlepsze rozwiązanie z możliwych, które można zastosować.

To była odpowiedź na pytanie zarówno pana posła Grabarczyka, jak i pani poseł Hanny Gill-Piątek. Nie dostrzegamy utrudnień w tym, że prędkość zbliżona do prędkości pieszego jest zbyt mała, jeśli chodzi o możliwość poruszania się wrotkami, rolkami, deskorolką. Na rolkach nawet można stać. Jeżeli ktoś na skrzyżowaniu czeka na czerwone światło, to stoi na rolkach w sposób stabilny i nie przewraca się, tylko spokojnie sobie z tym radzi.

Odpowiadając natomiast na pytanie pana posła Suchonia, które faktycznie padło na sali plenarnej, można zastanowić się, czy odpowiedzialne jest pozwolenie młodym ludziom, wspomnianym przez pana posła dzieciom, na jazdę i dotarcie w jakiekolwiek miejsce hulajnogą elektryczną albo urządzeniem wspomagającym ruch jezdnią, na której dopuszczalna prędkość jest wyższa niż 30 km/h. Jako ojciec na takie rozwiązanie bym się nie pokusił. Nie pozwoliłbym swojemu dziecku, nieważne, czy miałoby 12, czy 15 lat, jechać jezdnią, na której prędkość pojazdów, nieważne, czy do 3,5 tony, czy powyżej 3,5 tony, jest wyższa niż 30 km/h. Ministerstwo Infrastruktury nie weźmie na siebie tego obowiązku. Chcę to jasno i głośno zakomunikować i panu posłowi, i wszystkim tym, którzy ten temat poruszają.

W pierwszej chwili ścieżki rowerowe, w drugim momencie jezdnia pod warunkiem, że maksymalna prędkość to 30 km/h. Nie ma żadnego znaczenia, czy jest to obszar zabudowany, czy niezabudowany, czy w miejscowości, czy poza miejscowością, chociaż co do zasady ograniczenie do 30 km/h jest w obszarze zabudowanym. Po trzecie oczywiście chodnik jest dopuszczalny pod pewnymi warunkami. Tylko te miejsca dają nie tyle gwarancję, co poczucie bezpieczeństwa tym, którzy z hulajnóg korzystają. Te miejsca dają poczucie bezpieczeństwa również kierującym pojazdami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, co w takim wypadku z rowerami? Na tych drogach mogą poruszać się rowerzyści, którzy są tak samo niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego. Oni mogą się poruszać, a użytkownicy hulajnóg już nie. Jest to pewna niekonsekwencja.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze pan poseł Suchoń, a następnie pan minister.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję. Jestem zdziwiony słowami pana ministra, bo to oznacza, że poza miasto, poza centrum miasta i poza zabudowane osiedla, pan minister, powiem kolokwialnie, chyba nosa nie wychylił. Otóż dzieci w obszarach pozamiejskich, na obszarach wiejskich, poruszają się właśnie po takich drogach tam, gdzie nie ma chodników. Poruszają się na rowerach, na hulajnogach, dojeżdżają do szkoły.

Jestem mocno zdziwiony i zszokowany tym, że pan minister uważa, że to jest nieodpowiedzialne ze strony rodziców. Nieodpowiedzialne ze strony ministerstwa transportu jest to, że te dzieci nie mają transportu do szkoły. To jest nieodpowiedzialne, ponieważ ministerstwo nie stworzyło takich mechanizmów, które ten transport będą wspomagać. Dzieci do szkoły jeździły, jeżdżą i będą jeździć, tak jak pan poseł Lasek wspominał przez chwilą, choćby używając rowerów, również na hulajnogach, lub będą poruszać się na tych drogach pieszo, bo takie są lokalne warunki i, panie ministrze, nie ma innych.

Próba przerzucenia odpowiedzialności ze strony ministerstwa i pozbawienia rodziców decyzyjności jest więc nieodpowiednia. Nie uznają państwo rzeczywistych warunków, które mają miejsce w mniejszych miejscowościach. To jest przykre.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan minister.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, pan minister Rafał Weber jasno i wyraźnie powiedział, jakie jest stanowisko Minister-

stwa Infrastruktury. Panie pośle, zwracam się teraz szczególnie do pana posła Suchonia, proszę zdefiniować poprawkę, jak powiedziałem, na sali sejmowej. Gospodarzem tego projektu jest suweren, jakim jest polski parlament. To posłowie zdecydują, czy w tym przypadku, który pan proponuje, narażą uczestników ruchu drogowego – wszystkich uczestników, nie tylko dzieci i młodzież jadące do szkoły na hulajnogach elektrycznych – na to, że na wszystkich drogach, rozumiem, że również na głównej i na przyspieszonej, pojawią się hulajnogi z jadącymi do szkoły dziećmi. Bardzo proszę nie czynić resortu infrastruktury winnym tego, że takie rozwiązania znajdują się w projekcie. Taki projekt zaproponowaliśmy, rząd przedłożył taki projekt Wysokiej Izbie, Wysoka Izba jest teraz suwerenem.

Proszę również ufać, że wychylam swój nos poza duże miasta do małych miasteczek i małych miejscowości. Często jeżdżę po swoim okręgu wyborczym, czyli po części Małopolski. Widziałem dobrodziejstwo bardzo liberalnego podejścia do regulacji dotyczących rowerzystów, czyli jazdy parami. Pan minister Cezary Grabarczyk, ale też, myślę, część moich kolegów, Jerzy Polaczek, w latach 2009–2010 byliśmy uczestnikami debaty na temat rozwiązań dotyczących rowerzystów. Od czasu do czasu spotykam tego efekty. Największe wrażenie zrobiła na mnie mama jadąca ze swoim siedmio, może ośmioletnim dzieckiem. Mama jechała na rowerze, dziecko jechało obok na swoim rowerku, bo przecież mama korzystała z przepisów nowelizowanych w czasie, o którym mówię, rodzinę wyprzedzały natomiast samochody ciężarowe o masie powyżej 30 ton jadące z prędkością do 90 km/h. Bardzo proszę więc, panie pośle, niech pan uruchomi swoją wyobraźnię, a jeżeli nie zgadza się pan tylko dla zasady mówiącej, że musi się pan nie zgodzić, bardzo proszę tylko to zaakceptować.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Polemiki już nie będzie, bo każdy wyraził swoje stanowisko. Pan poseł Sterczewski? Jeśli chce pan zabrać głos w tym temacie, to nie wiem, czy jest sens, bo rząd ma swoje stanowisko. Proszę, panie pośle.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, chciałem generalnie zapytać o to, dlaczego przepisy te nie są ujednolicone razem z przepisami dotyczącymi ruchu rowerowego. Dlaczego inaczej traktujecie państwo hulajnogi i urządzenia transportu osobistego, a inaczej właśnie rowery? Dlaczego 11-letnie dziecko w sytuacji braku drogi dla rowerów musi jechać jezdnią, gdy prędkość na jezdni nie przekracza 50 km/h, a na tej samej ulicy dorosły mężczyzna na hulajnodze elektrycznej będzie musiał jechać chodnikiem? Chciałem spytać, skąd takie absurdy i czy macie państwo w planach lub czy myślicie o tym, żeby faktycznie jednakowo traktować i rowery, i hulajnogi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze, proszę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo, przecież na pierwszy rzut oka widać, że rower i hulajnoga to dwie zupełnie inne rzeczy, to dwa różne pojazdy o różnych parametrach. W ciągu ostatnich dwóch lat odnotowaliśmy dwa bardzo poważne zderzenia samochodu z użytkownikiem hulajnogi. Wie pan, panie pośle i szanowni państwo, jak te zdarzenia się zakończyły? Śmiercią tej osoby. Przy zderzeniu pojazdu i kogoś, kto korzysta z hulajnogi, osoba ta nie ma niemalże żadnych szans na przeżycie. Rower, czy to przez przednie, czy to przez tylne koło, jakimś buforem jeszcze jest.

Oczywiście przestrzegam przed nadmiernym korzystaniem z infrastruktury, która nie nadaje się do jazdy rowerem, albo z takiej infrastruktury, na której pojazdy ciężkie są bardzo mocno widoczne. Różnica w parametrach hulajnogi i roweru jest dosyć znaczna, dlatego Ministerstwo Infrastruktury nie wprowadza możliwości poruszania się hulajnóg elektrycznych na jezdni, na której prędkość dopuszczalna jest wyższa niż 30 km/h.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Biuro Legislacyjne chciało zabrać głos, tak?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak. Dziękuję, panie przewodniczący. W pkt 4 regulujemy zagadnienia związane z urządzeniem wspomagającym ruch, więc nie jest to miejsce, gdzie należałoby mówić o hulajnogach elektrycznych, stąd nasza uwaga dotyczyć będzie przepisów określonych głównie w ust. 6 art. 15a.

Proszę zwrócić uwagę, że rano zajmowaliśmy się projektem ustawy, do której Senat zgłosił poprawkę. Ustawa ta regulowała kwestię pierwszeństwa pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Wydaje się, że logicznym i konsekwentnym ruchem byłoby uwzględnienie tej zasady również w przepisach ust. 6 pkt 5, gdzie mówi się o tym, że osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Nawiązując do tej ustawy, należałoby również mówić o pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych. Jest pytanie do wnioskodawców, czy rozważali taką poprawkę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, jeżeli chodzi o tę poprawkę, opinia rządu jest pozytywna. Najprawdopodobniej dzisiaj lub jutro w głosowaniach odniesiemy się do stanowiska Senatu i ustawa nadająca pierwszeństwo pieszym w momencie wchodzenia na przejście dla pieszych zostanie skierowana do podpisu prezydenta. Jest tylko pytanie do pana mecenasa, czy ma tutaj znaczenie fakt prawdopodobnego wejścia w życie ustawy BRD później niż ta, a prawdopodobnie tak będzie. Ustawa BRD wejdzie w życie 1 czerwca, natomiast wiele wskazuje na to, że przepisy tej ustawy wejdą w życie wcześniej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

W mojej ocenie to nie jest automatyczna konsekwencja. To jest rozwiązanie o charakterze merytorycznym, które nawiązuje do pewnego kierunku legislacyjnego, natomiast nie jest to automatyczna konsekwencja. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych, tak jak mówiliśmy przy tamtej ustawie, to pewna klauzula generalna i jest to rozwiązanie o charakterze merytorycznym. Ono może być uwzględnione przy osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego, ale nie musi być, stąd moim zdaniem nie ma konieczności korelacji wchodzenia w życie tych przepisów.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Chciałem również, bo tego nie powiedziałem, upoważnić Biuro Legislacyjne do dokonywania oczywistych korekt. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, przyjmiemy takie rozwiązanie, jak zawsze. Proszę jeszcze Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, ta kwestia ma charakter merytoryczny i w mojej ocenie powinna zostać zgłoszona jako poprawka poselska.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, wiem, natomiast przez to, że zabrał pan głos, przypomniałem sobie, że nie udzieliliśmy państwu tego upoważnienia. Nie ma żadnych poprawek do zmiany nr 4. Czy są uwagi i poprawki do zmiany nr 5? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 6? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 7? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 8? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 9? Jest ktoś z zewnątrz, kto na łączeniu chciał zabrać głos do zmiany nr 5, ale prosiłbym mówić o tym na bieżąco. W takim razie jesteśmy przy zmianie nr 9 i w drodze wyjątku wracamy do zmiany nr 5. Proszę o połączenie.

Prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto Adam Jędrzejewski:

Dzień dobry państwu. Czy mnie słychać?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, słychać. Proszę. Teraz nie słychać. Chyba mamy problem techniczny. Myślę, że będziemy kontynuowali. Czy są uwagi do zmiany nr 10? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 11? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 12? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 13? Proszę, pani poseł Dziemianowicz-Bąk.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo. W art. 1 pkt 13 w art. 33a ust. 2 proponujemy nadać brzmienie: „Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy chodnik jest usytuowany wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów, a szerokość chodnika wynosi co najmniej 2 m".

Propozycja tej zmiany wynika z tego, że, dostrzegając oczywiście różnice między rowerem a hulajnogą elektryczną i rozumiejąc ograniczenia dotyczące jezdni, na której na takiej hulajnodze taki użytkownik ruchu będzie mógł się poruszać, dostrzegamy potrzebę pewnego ujednolicenia i takiej samej ochrony pieszych na chodnikach przed hulajnogami elektrycznymi, jak przed rowerami.

W art. 33 Prawa o ruchu drogowym kwestia rowerów uregulowana jest następująco. Oprócz warunku braku pasa dla rowerów czy drogi dla rowerów, oprócz warunku dotyczącego towarzyszącej jezdni jest tam wskazany także warunek, który musi być spełniony, jeżeli chodzi o szerokość chodnika. Nie widzimy powodów, dla których warunek ten miałby nie dotyczyć hulajnóg elektrycznych, bo wiadomo, że jak jest wąski chodnik, poruszanie się czy to na rowerze, czy to na hulajnodze elektrycznej może stwarzać większe zagrożenie dla pieszych przebywających na tym chodniku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pani poseł z poprawką?

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Tak, poprawka została złożona.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne. Uważamy, że proponowany przepis ograniczyłby możliwość korzystania z hulajnóg elektrycznych na chodnikach, które są o szerokości mniejszej niż 2 m. Przypominam, że aby korzystać z chodnika, nie tylko należy poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, ale także należy spełnić trzy inne elementy, które są zawarte w tej ustawie, a które zapewniają bezpieczeństwo pieszym. Tak że opinia strony rządowej jest negatywna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, jeszcze pani poseł. Pani Pawliczak jeszcze chciała, tak?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Nie w tej sprawie. W zmianie nr 13, ale w innym artykule. Rozumiem, że to później.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Później. Najpierw rozstrzygniemy w głosowaniu poprawkę zgłoszoną przez panią Dziemianowicz-Bąk. Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki. Głosowało 31 posłów: za było 7, przeciw 21, wstrzymało się 3. Poprawka nie uzyskała akceptacji. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Bardzo proszę o uwzględnienie poprawki jako wniosku mniejszości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, poprawka, którą wnoszę do tego artykułu, zmienia treść art. 33d i polega na podniesieniu do 14 lat wieku dziecka, które samodzielnie porusza się hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze, z uwagi na to, że minimalny wiek poruszania się hulajnogą elektryczną lub UTO powinien być podniesiony do granicy wieku karty motorowerowej. Razem z tą poprawką chciałabym, aby od razu była głosowana poprawka nr 5 o analogicznej treści, dotycząca art. 3. Dotyczy innych pojazdów i również związana jest z podniesieniem wieku. Dostali państwo treść tej poprawki. Chodzi tu po prostu o podniesienie bezpieczeństwa w przypadku osób małoletnich.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jakie jest stanowisko rządu dotyczące tych dwóch poprawek?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne. Uważamy, że osoba powyżej 10. roku życia, która posiada kartę rowerową, a w tej chwili jest taki przepis, aby mogła jeździć rowerem, powinna poradzić sobie również na hulajnodze elektrycznej czy na innym urządzeniu transportu osobistego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia obydwu poprawek. Poproszę o wyświetlenie pulpitu do głosowań. Kto z pań i panów jest za przyjęciem poprawki nr 1 i poprawki 5 pani poseł Gill-Piątek? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki. Głosowało 33 posłów: za było 4, przeciw 26, 3 wstrzymało się. Poprawki nie uzyskały akceptacji.

Proszę. Pani poseł Pawliczak również z poprawką, tak?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Tak. Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, w tym samym art. 33d proponujemy wprowadzić takie zmiany: „1. Zabrania się dopuszczania dziecka w wieku do 10 lat do kierowania urządzeniem transportu osobistego na drodze, a w wieku do 12 lat do kierowania hulajnogą elektryczną. 2. W strefie zamieszkania dopuszcza się kierowanie hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego przez dziecko w wieku do 10 lat lub 12 lat wyłącznie pod opieką osoby dorosłej”. Oczywiście zmiany te wymagają również zmian w przepisach dotyczących uprawnień z tytułu karty rowerowej, ale rozumiem, że to omówię w dalszej części posiedzenia, ponieważ ten punkt dotyczy zmiany w art. 3.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jakie jest stanowisko rządu w tej sprawie?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Częściowo intencja w naszych przepisach jest wypełniona, ponieważ jest zabronione poruszanie się urządzeniem transportu osobistego albo hulajnogą elektryczną osób do 10 lat, czyli do 10. roku życia. Dlaczego jest ta granica? Tak jak powiedziałem wcześniej, w wieku 10 lat osoba może uzyskać kartę rowerową i jeździć rowerem. Uważamy, że poradzi sobie również czy to z hulajnogą elektryczną, czy to z innym urządzeniem transportu osobistego. Dlatego, jeśli chodzi o tę poprawkę, opinia jest negatywna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia tej poprawki. Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do wnioskodawcy. W ust. 2 dodawanego art. 33d proponujecie państwo: „w wieku do 10 lub 12 lat wyłącznie pod opieką osoby dorosłej”. Rozumiem, że to jest konsekwencja rozgraniczenia zawartego w ust. 1 i że 10 lat należałoby odnieść do urządzenia transportu osobistego, natomiast 12 lat do hulajnogi elektrycznej?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Tak.

Legislator Jarosław Lichocki:

To poprawka ta wymagałaby pewnych korekt redakcyjnych, żeby oddawać cel wnioskodawców.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To może rozważyłaby pani poseł, abyśmy zajęli się tą poprawką na dalszym etapie prac legislacyjnych, po konsultacji z Biurem Legislacyjnym?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Dobrze, oczywiście, ale jeżeli już chodzi o kwestię przegłosowania tej poprawki, to rozumiem, że uda nam się to zrobić na sali plenarnej czy jeszcze na posiedzeniu Komisji? Panie przewodniczący, to może zrobimy tak, że to przegłosujemy, bo intencja jest znana? Oczywiście poprawimy to tak, żeby treść była właściwa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Możemy się tak umówić, że jeśli ta poprawka przejdzie, wówczas będzie doprecyzowana zgodnie z tym, co stwierdziło Biuro Legislacyjne. Jest zgoda na taki tryb procedowania? Nie widzę sprzeciwu. Przystąpimy do rozpatrzenia tej poprawki. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowań. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 33 posłów: za było 6, przeciw 25, 2 wstrzymało się. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany…

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Panie przewodniczący, proszę tylko o uwzględnienie tej poprawki jako wniosku mniejszości.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Czy są uwagi do zmiany nr 14? Są. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, proponowana poprawka wraz z dwoma innymi dalszymi poprawkami, bo one stanowią komplet i chciałabym, żebyśmy dla szybkości głosowali je razem, w zakresie omawianego ustępu dotyczy zmienianego art. 47, do którego proponuje się dodać ust. c we wskazanym w poprawce brzmieniu. Mają to państwo przed oczami.

Jako uzasadnienie podam fakt, że z pierwotnej ustawy, i to jest, przepraszam, skandal, wyleciały te porozumienia, które samorządy będą mogły zawierać z operatorami. Przecież sens tej ustawy był również taki, żeby te porozumienia mogły być realizowane. Poprawka przywraca do tekstu ustawy porozumienia pomiędzy podmiotami świadczącymi usługę wypożyczania hulajnóg lub UTO a zarządcami dróg, czyli samorządami. Jako gospodarz miasta samorząd ma najlepszą wiedzę o potrzebach swoich mieszkańców. To pozwala jednak regulować też trochę to, jak to będzie wyglądało. To znaczy, że w momencie, kiedy operator nie szanuje zasad albo tam, gdzie tych hulajnóg jest za dużo, samorząd musi mieć na to wpływ. Przepraszam. Dodanie tego ustępu ma więc na celu przywrócenie pierwotnego brzmienia z uwagi na to, że samorządy powinny mieć jednak możliwość regulowania tego.

Poprawka druga dotyczy dodania w art. 3a…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, przepraszam, że przerywam, ale czy chce pani, abyśmy łącznie głosowali nad tymi dwiema poprawkami?

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Tak, ponieważ poprawka druga daje możliwość egzekwowania obowiązku zawarcia porozumienia, tzn. ona jest wykonawcza wobec pierwszej poprawki, natomiast trzecia wprowadza przepisy przejściowe. Dlatego wnioskuję do Wysokiej Komisji i do pana ministra

o poddanie pod namysł tego, że skoro w zbożnym, wydaje mi się, że bardzo poprawnym, dziele regulujemy sprawę hulajnóg i wszelkiego innego rodzaju urządzeń do osobistego przemieszczania się, to należałoby również zachować możliwość zawierania porozumień przez samorządy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w pełni podzielam intencje pani poseł, zgadzam się w 100%, z tym że są już przepisy, na podstawie których w tej chwili samorządy mogą zawierać porozumienia z operatorami. Samorządy z tych przepisów korzystają. Mówiłem o tym na sali plenarnej. Tylko jeden samorząd, samorząd miasta stołecznego Warszawy, nie korzystał z uprawnień, które już w tej chwili posiada. Wiem, że takie porozumienia zostały podpisane w Krakowie, w Poznaniu, w Gdańsku, natomiast opór, bardzo dziwny nie tylko dla mnie, ale i dla operatorów, którzy się o to starają, jest właśnie tutaj. Dlaczego? Nie wiem.

Kwestia druga, którą też podnosiłem i podkreślałem podczas swojego wystąpienia na sali plenarnej, jest taka, że skoro wspólna komisja rządu i samorządu bez żadnej uwagi pozytywnie zaopiniowała ten projekt ustawy, oznacza to, że w pełni wypełnia wolę i wyobrażenie uregulowania kwestii korzystania z elektrycznych hulajnóg i innych środków transportu osobistego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę krótko, ad vocem.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Krótko odniosę się do tego, co powiedział pan minister. Rozumiem to, ale w pierwotnym projekcie tej ustawy naszym zamiarem było jednak wprowadzenie takich porozumień. Oczywiście w Polsce istnieje swoboda zawierania umów, samorządy mogą umawiać się, na co chcą i z kim chcą, ale mimo wszystko stworzenie takiej możliwości samorządom jest zasadne. Co w momencie, kiedy np. operator nie chce się umówić, a samorząd chce? W tej chwili jest to na zasadzie dobrej woli. Co, kiedy mamy do czynienia z operatorem, który zawłaszcza przestrzeń miejską i nie przestrzega prawa, a hulajnogi walają się gdziekolwiek? Dobry tego przykład jest w Warszawie, ale w innych miastach też. Przecież w Łodzi na terenie parku kulturowego i ul. Piotrkowskiej hulajnogi są ciągle wystawiane i to w ciągu chodnika tak, że zastawiają tor pieszych. Na bazie tych porozumień można natomiast skonstruować taką strefę, że hulajnogi nie będzie można zostawić w strefie parku kulturowego. Wiemy o tym, że ma to pewien sens. Pan minister sam to wie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Chyba wszyscy już mamy wyrobione stanowisko. Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Przepraszam, panie przewodniczący. Szanowni państwo, wydaje się, że z jednej strony propozycja powtarza przepisy ustawy o drogach publicznych, z drugiej strony troszeczkę dziwi decyzja wnioskodawców o uprawnieniu dla Inspekcji Handlowej do przestrzegania przepisów Prawa o ruchu drogowym. Pragnę zwrócić uwagę, że Inspekcja Handlowa zgodnie z ustawą o tejże ma troszeczkę inne kompetencje. Po trzecie, art. 5, który miałby być dodawany w poprawce trzeciej, wydaje się normą niesankcjonowaną. Co bowiem w przypadku, gdy podmioty te nie zawrą umowy stosownie do art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze raz odpowiem pani poseł. Ministerstwo Infrastruktury nie jest zwolennikiem wyważania już otwartych drzwi. Jeszcze raz powtarzam, że w tej chwili problemy są tylko z jednym samorządem. Nie wynika to z przepisów, z braku możliwości praw-

nych, bo sam pan mecenas wskazał ustawę o drogach publicznych jako tę, na podstawie której takie porozumienia można, a wręcz trzeba zawierać, tylko z braku woli jednostki samorządu terytorialnego. W pierwotnym projekcie ustawy chcieliśmy ten problem uregulować w taki sposób, natomiast w konsultacjach społecznych słusznie zwrócono nam uwagę, że jest to już w zasadzie uregulowane, dlatego z tego zrezygnowaliśmy. W naszej ocenie to jest dosyć oczywista sytuacja.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia tych poprawek. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyświetlenie wyników, jak będziemy gotowi. Głosowało 34 posłów: za było 11, przeciw 22, 1 poseł się wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Jeszcze w zmianie nr 14 głos chciał zabrać pan Adam Jędrzejewski. Czy pan Jędrzejewski nas słyszy? Chyba dzisiaj mamy permanentne problemy techniczne. Nie wiem, czy pan nas słyszy, ale my widzimy zatrzymany obraz bez dźwięku, więc może uda się później.

Czy są uwagi do zmiany nr 15 w art. 1? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 16? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 17? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 18? Nie widzę.

Czy są jakieś uwagi do art. 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 1 w art. 3? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 2 w art. 3? Nie widzę. Czy do zmiany nr 3 w art. 3? Nie widzę.

Czy są jakieś uwagi do art. 3? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy uwagi nie tylko do art. 4. Prosilibyśmy o rozważenie możliwości utrzymania w mocy uchwał rad powiatu wydawanych na podstawie art. 130a ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, bowiem na skutek pośredniej zmiany może zajść wątpliwość, czy uchwały te nie utracą mocy w momencie wejścia w życie projektowanej ustawy. Biuro przygotowało projekt takiego przepisu przejściowego. Należałoby, oczywiście przy akceptacji przez państwa posłów…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Przepraszam, że tak przyspieszam, ale jesteśmy na finiszu, a zaraz będą głosowania, więc może uda nam się skończyć jeszcze przed głosowaniami. Jakie jest stanowisko rządu do tej poprawki?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem, że posłowie i pan przewodniczący Polaczek przyjmują tę poprawkę?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, przyjmuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, przyjmiemy tę poprawkę jako zaakceptowaną. Czy są uwagi do art. 5? Nie widzę. Tym samym rozpatrzyliśmy projekt ustawy.

Teraz przegłosujemy całość. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem projektu? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki. Głosowało 34 posłów: za było 32, 1 sprzeciw, 1 poseł wstrzymał się. Komisja pozytywnie rekomenduje przyjecie tego projektu ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Proszę, pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponuję, żeby sprawozdawcą do rządowego projektu był pan wiceprzewodniczący Piotr Król.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy pan przewodniczący Król wyraża zgodę?

Poseł Piotr Król (PiS):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw lub są inne kandydatury? Nie widzę. Tym samym stwierdzam, że pan przewodniczący Król będzie sprawozdawcą Komisji. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Serdecznie dziękuję.